Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1543

16. 12. 87

Sachgebiet 912

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/1013 —

Bundesstraße B 289 neu (Lichtenfels – Untersiemau)

Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.72.1289/45 Vm 87 III – hat mit Schreiben vom 11. Dezember 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Das z. Z. laufende und zur planungsrechtlichen Sicherung des Bauvorhabens erforderliche Planfeststellungsverfahren wird von der Regierung von Oberfranken als zuständiger Planfeststellungsbehörde des Freistaates Bayern durchgeführt; das Bundesverkehrsministerium ist daran nicht beteiligt.

Die Bundesregierung kann sich zu Detailfragen eines Verfahrens, an dem sie nicht beteiligt ist, nicht äußern; sie kann insbesondere der Stellungnahme bzw. Entscheidung der zuständigen Landesbehörde durch eigene Stellungnahmen nicht vorgreifen.

1. *Zu derzeitigen und prognostizierten Verkehrsbelastungen*

1.1 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der B 289 bei ca. 6000 Kfz/24 h liegt und hiervon ein hoher Anteil Nahverkehr aus den an dieser Straße liegenden Ortschaften Untersiemau, Obersiemau, Birkach und Buch a. F. sowie Lichtenfels ist? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß dieser Anteil auch nach dem Bau der B 289 neu auf der alten B 289 verbleiben wird?

Es trifft zu, daß die B 289 zwischen Untersiemau und Lichtenfels heute im wesentlichen vom Nahbereichsverkehr benutzt wird.

Nach der allgemeinen Verkehrszählung beträgt die Belastung an den Zählstellen

5832/9105 (in Lichtenfels) DTV 1985	=	11 990 Kfz/24 h
5832/9106 (nördl. Schney) DTV 1986	=	4 241 Kfz/24 h
5831/9201 (westl. Buch a. F.) DTV 1985	=	6 154 Kfz/24 h.

Nach einer aktuellen Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak, München/1987, ist im Prognose-Nullfall mit einem Anstieg dieser Belastung (Prognosehorizont 2000) um 40 % zu rechnen.

Beim 4streifigen Bau der B 289 neu verbleiben auf der B 289 alt voraussichtlich knapp 4 000 Kfz/Tag, das entspricht etwa einer Halbierung gegenüber dem Prognose-Nullfall.

1.2 Kann die Bundesregierung detailliert erläutern, wie die Trendprognosen trotz der feststellbaren gegenwärtigen geringen Verkehrsbelastungen Prognosebelastungen für die B 289 neu von 9 000 Kfz/ 24 h bzw. 11 500 Kfz/24 h hochrechnen können (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung)? Kann die Bundesregierung insbesondere erklären, woher die für diese Prognosen zugrunde gelegten „zusätzlichen Verkehrsumlagerungen" (a. a. O.) stammen sollen?

Bei der Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastung im Jahr 2000 geht die erwähnte Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak von einer Steigerung des Verkehrs von 15 % aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung aus. Für den Fall des zweibahnigen Baus der B 289 neu ermittelt der Verkehrsgutachter im Prognosehorizont 2000 eine Verkehrsbelastung DTV 2000 von 9 600 Kfz/ 24 h.

Die Verkehrsuntersuchung zeigt, „daß der Bau der 4spurigen B 289 neu zusammen mit dem Anschluß des Raumes Lichtenfels an das Autobahnnetz zu erheblichen Verlagerungen der Verkehrsströme in Richtung Coburg auf die B 289 neu führt. Die bestehende B 4 wird weitestgehend entlastet; ebenso die parallel verlaufenden Kreisstraßen. Verlagert wird auch weiträumiger Verkehr von der B 303 westlich Coburg (−10 %), von der St 2191 (−23 %) und der B 303 östlich Coburg und von der St 2208 (−30 %) bei Mitwitz, da der Verkehr aus dem Raum Neustadt künftig unter Umgehung von Coburg über die 4spurige B 289 neu Richtung Bamberg und weiter fährt".

1.3 Folgt die Bundesregierung der Auffassung des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsverfahren, wonach die B 289 neu „einen Großteil des Verkehrs der B 4 (...) aufnehmen" wird? Ist der Bundesregierung bekannt, ob zur Hochrechnung der Prognosebelastung der geplanten B 289 neu außer der B 4, die ebenfalls in südlicher Richtung verläuft, auch die anderen überregionalen Anbindungen des Coburger Raums in ihrem Endausbauzustand (B 203 in östliche und westliche Richtung) Berücksichtigung fanden? Wenn nein, teilt die Bundesregierung die Meinung, daß dies sinnvollerweise geschehen sollte?

Die Bundesregierung folgt dieser Auffassung. Im übrigen siehe Antwort zu 1.2.

1.4 Ist der Bundesregierung bekannt, daß eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung stattgefunden hat (Auskunft Straßenbauamt Bamberg)? Kann sie Ergebnisse derselben bekanntgeben?

Ja; siehe Antworten zu 1.1. und 1.2.

2. *Zur Verkehrsanbindung*

2.1 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Erläuterungsberichts, daß die B 289 neu einen „Ersatz der einbahnigen B 4" darstellen wird, obwohl sie die Verbindung Coburg – Breitengüßbach (Anschluß an die Maintalautobahn A 70) um einige Kilometer verlängern wird und – im Gegensatz zur bestehenden B 4 durch den Itzgrund – Höhenunterschiede von ca. 100 m überwinden muß? Sieht die Bundesregierung die eben erst ausgebaute B 4 südlich von Untersiemau ebenfalls als „nicht leistungsfähig" an?

Ja; siehe Antwort zu 1.2.

Die deutlichen Verkehrsumlagerungen erklären sich für die vorliegende Situation durch die hohe Attraktivität einer neuen zweibahnigen Verbindung trotz der in der Eingabe zutreffend genannten Mehrlänge (rd. 3 km) und Höhenunterschiede!

2.2 Wenn die Bundesregierung die Frage 2.1 bejaht, kann sie dann der Meinung des Bundes Naturschutz in Bayern e. V. in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der B 289 neu vom 18. März 1986 folgen, „daß die soeben erst neu ausgebaute Bundesstraße B 4 eine straßenbauliche Fehlplanung ersten Ranges darstellen würde" und die „Träger öffentlicher Belange bei den Planungsverfahren der B 4 bewußt getäuscht" wurden?

Nein.

2.3 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der zusätzliche Erschließungseffekt der B 289 neu aufgrund der existierenden Bundesstraßen B 4 und B 303 für den Coburger Raum minimal sein wird, was nicht zuletzt auch dadurch unterstrichen wird, daß sein Anteil an der Summe der Projektnutzen in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung dieses Projekts vom 18. März 1985 lediglich 10 % beträgt?

Im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1985 ist auch für die zweibahnige B 289 neu eine gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung durchgeführt worden. Hierbei werden sechs Nutzenkomponenten betrachtet und den Investitionskosten gegenübergestellt. Das Ergebnis war sowohl in gesamtwirtschaftlicher als auch in verkehrlicher Hinsicht eindeutig positiv. Die isolierte Betrachtung eines Teilnutzenkriteriums ist nur bedingt aussagekräftig und geht zudem am Ziel einer solchen Untersuchung vorbei, nämlich der Bereitstellung von verkehrspolitischen Entscheidungshilfen auf der Grundlage einer projektbezogenen Gesamtbewertung, die im übrigen im Zusammenhang mit dem Teilnutzen aus der Verbesserung der regionalen Effekte zu sehen ist.

2.4 Sind der Bundesregierung Planungen bekannt, nach denen die B 289 neu Anbindung „an eine korridorähnliche Fernverbindungsstraße durch die DDR" werden soll, auf der, „ähnlich der Anbindung an das Bundesgebiet, der Verkehr von Hessen nach Nordbayern fließen" könnte, wie sich der bayerische Ministerpräsident F. J. Strauß äußerte (Coburger Tageblatt vom 21. November 1986)?

Nein.

3. *Zur wirtschaftlichen Bedeutung*

3.1 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Coburger Raum auch ohne vierspurige Verkehrsanbindung in Bayern eine Spitzenstellung einnimmt, was die Industriedichte angeht? Kann die Bundesregierung gewährleisten, daß infolge des Baues der B 289 neu Neuansiedlung von Betrieben im Coburger Raum erfolgen wird, oder macht sie sich statt dessen die Erkenntnis der Bundesanstalt für Raumordnung und Landeskunde zu eigen, wonach der wirtschaftliche Effekt neuer Autobahnen im peripheren Raum als gering einzustufen ist?

Nach Angaben des Freistaates Bayern nimmt die Stadt Coburg in bezug auf die Industriedichte die 11. Stelle von 25 kreisfreien Städten in Bayern ein. Die Landkreise Coburg und Lichtenfels liegen an 2. bzw. an 9. Stelle der 71. bayerischen Landkreise.

Der von der geplanten zweibahnigen Verbindung der beiden möglichen Oberzentren Coburg und Bamberg erwartete raumordnerische Effekt zielt nicht zuletzt auch darauf ab, die verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, um die o. g. Industriedichte im Raum Coburg zu erhalten und nach Möglichkeit weiterzuentwickeln (erfolgte in Abstimmung mit der Bundesanstalt für Raumordnung). Gerade mit Rücksicht auf die – durch die extreme Randlage bedingten – Standortnachteile ist dies für den Coburger Raum von erheblicher Bedeutung.

3.2 Kann die Bundesregierung ausschließen, daß durch den Bau der B 289 neu negative wirtschaftliche Effekte, wie der Verlust von Arbeitsplätzen in den Bereichen Landwirtschaft, Tourismus und Dienstleistungsgewerbe im Freizeitbereich oder durch noch verstärkten Bevölkerungsabfluß infolge des Schnellstraßenbaus aus dem ländlichen Coburger Raum zu den Ballungszentren (z. B. Großraum Nürnberg – sog. Sogeffekt) eintreten werden?

Im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung der B 289 neu liegen keinerlei Anhaltspunkte vor, die nachteilige Auswirkungen der angesprochenen Art erwarten lassen.

3.3 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die lediglich geringen (wie zu befürchten ist, siehe Frage 3.1) wirtschaftlichen Effekte auch darin Ausdruck finden, daß der Nutzen aus „gesamtwirtschaftlich relevanter Erschließung struktureller Arbeitskraftreserven und sonstiger Produktionspotentiale" in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts B 289 neu vom 18. März 1985 in die Summe des Projektnutzens mit nur 9 % einfließt?

Siehe Antworten zu 3.2. und 2.3.

3.4 Wie erklärt die Bundesregierung die regionalpolitische Präferenzierung der B 289 neu, die zu einem Einstufungsvorschlag in den „Vordringlichen Bedarf" führte (Beilage der Anlage zum Schreiben BMV/A 20/StB 10/20.70.50–52 vom 26. April 1985), als Ergebnis der Projektbewertung, obwohl gleichzeitig in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung „Regionale Effekte (...) einschl. regionale Präferenzierung" mit lediglich 9 % in die Summe der Projektnutzen eingehen?

Nach bundeseinheitlichen Bewertungsverfahren wurde die politische Vorgabe insbesondere zur Förderung des Zonenrandgebietes berücksichtigt.

Siehe auch Antwort zu 2.3.

4. *Zur Verkehrssicherheit*

4.1 Wie erklärt die Bundesregierung, daß in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Nutzen aus Beiträgen zur Verkehrssicherheit von 0 DM/Jahr in der Bewertung vom 15. Juli 1979 auf 3,325 Mio. DM/Jahr in der Bewertung vom 18. März 1985 geradezu sprunghaft angestiegen ist? Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß sich die Notwendigkeit der B 289 neu hauptsächlich auf diese Zahl begründet, da diese 55 % des gesamten Projektnutzens darstellt?

Die im Zusammenhang mit der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (1979/1980) durchgeführten Untersuchungen unterscheiden sich insbesondere aufgrund geänderter Mengen- und Wertgerüste (Unfallrate und Unfallkosten) von den Bewertungen im Rahmen der Überprüfung 1985; ihre Ergebnisse sind deshalb nur bedingt vergleichbar. Eine Gegenüberstellung von einzelnen Wertungskomponenten dieser beiden Untersuchungen kann damit nur zu einem verzerrten Bild führen.

Im übrigen siehe auch Antwort zu 2.3.

4.2 Kann die Bundesregierung also der Argumentation folgen, daß mit einer lediglich einbahnigen B 289 neu, wie sie laut Bundestagsbeschluß vom 30. Januar 1986 vorerst vorgesehen ist, die Beiträge zur Verkehrssicherheit wesentlich niedriger als 3,325 Mio. DM/Jahr liegen werden (ebenso andere Projektnutzen), somit auch die Summe der Projektnutzen erheblich sinken wird, was schließlich bei nicht im gleichen Maß niedrigen Investitionskosten zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von kleiner als 1,0 führen wird? Bestätigt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das auf Anfrage vom Büro der bei der Projektbewertung beratenden Ingenieure Heusch/Boesefeld GmbH (Aachen) genannte Kosten-Nutzen-Verhältnis einer einbahnigen B 289 neu von 0,752?

Die Gesamtstrecke der B 173/B 289 Breitengüßbach – Lichtenfels – Untersiemau ist als zweibahnige Neubaumaßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingestellt, weil nur damit die dieser Maßnahme zugeordneten Ziele erreichbar sind. Dementsprechend liegt der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Strecke der zweibahnige Neubau zugrunde, der – wie unter Ziffer 2.3 bereits ausgeführt – mit einer positiven Gesamtbewertung abgeschlossen hat.

Betrachtungen über Nutzen-Kosten-Verhältnisse einer nur einbahnigen B 289 neu würden allenfalls eine bauliche Vorstufe dieser Maßnahme erfassen.

4.3 Kann die Bundesregierung die Erfahrungen bestätigen, daß eine auf der Trasse einer zweibahnigen Schnellstraße lediglich einbahnig realisierte Straße ein besonders hohes Unfallrisiko birgt?

Einbahnige Strecken können aus der Sicht der Verkehrssicherheit dann problematisch sein, wenn sie als bauliche Vorstufe (längsgeteilte Dringlichkeit) einer künftig zweibahnigen Strecke geplant werden, ohne daß diese zunächst einbahnigen Betriebsstrecken angemessene Überholsichtweiten aufweisen, die andererseits bei zweibahnigen Strecken wegen des Richtungsverkehrs entbehrlich sind.

4.4 Kann die Bundesregierung darlegen, mittels welcher Maßnahmen durch die „mit planfreien Knotenpunkten konzipierte" B 289 neu (Erläuterungsbericht) der „Ersatz der (...) Ortsdurchfahrten von Lichtenfels, Buch a. F., Obersiemau und Untersiemau" (a. a. O.) erreicht werden soll? Kann sie insbesondere Aufschluß darüber geben, wie die B 289 neu den diese Ortsdurchfahrten belastenden Ziel- und Quellverkehr der genannten Orte aufnehmen soll?

Der Ziel- und Quellverkehr einzelner Orte wird zwangsläufig immer in dem entsprechenden Ort verbleiben. Siehe auch Antwort zu 1.1.

4.5 Ist der Bundesregierung bekannt, warum keine Kosten-Nutzen-Analyse für Alternativen zur jetzigen Trasse der B 289 neu durchgeführt wurde, die „den verkehrspolitischen Forderungen nach dem Bau von Ortsumgehungen" (Erläuterungsbericht) tatsächlich entsprechen und „auch die flächenhafte Erschließung durch den regionalen und örtlichen Verkehr" (a. a. O.) ermöglichen, wie dies etwa ein Ausbau der bestehenden B 289 mit echten Ortsumgehungen gewährleistet hätte?

Die mit dem zweibahnigen Neubau der B 289 neu verbundenen Zielsetzungen können nicht mit einem Ausbau der bestehenden B 289 erreicht werden. Deshalb ist eine solche Alternative schon im Stadium der planerischen Voruntersuchung ausgeschieden worden. Das „Aneinanderreihen" der geforderten Umgehungen von Untersiemau, Obersiemau, Buch a Forst und vor allem Lichtenfels hätte u. a. wegen der notwendigen Abstände der Trassen von der bestehenden und geplanten Bebauung und wegen der Einzelanbindungen der Ortschaften an die Umgehungen einen größeren Flächenbedarf als bei der geplanten Linie gefordert.

5. *Lärmschutz*

5.1 Ist der Bundesregierung bekannt, welcher Quelle das Straßenbauamt Bamberg die „zulässigen Grenzwerte aus Straßenverkehrslärm von 62/52 dB (A) – Tagwert/Nachtwert" (Erläuterungsbericht) entnommen hat, welche es in seiner Einschätzung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen den von ihm errechneten Prognose-Immissionspegeln gegenüberstellte?

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat im Interesse einer gleichmäßigen und sachgerechten Handhabung am 20. Dezember 1982 Grenzwerte bekanntgemacht (MABL 1983, S. 58).

Bei der ohne normative Regelung gebotenen Einzelfallbeurteilung entscheidet die bayerische Straßenbauverwaltung über Lärmschutz auf der Grundlage dieser Bekanntmachung. Erfordern besondere Gegebenheiten keine andere Entscheidung, werden für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, wenn die Grenzwerte von 62 dB(A) bei Tag und 52 dB (A) bei Nacht überschritten werden.

5.2 Ist der Bundesregierung bekannt, warum das Straßenbauamt Bamberg bei seiner Einschätzung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen und den dazu dienenden Lärmschutzberechnungen nur Mittelwerte, nicht aber Spitzenbelastungen und besondere Ausbreitungsverhältnisse (z. B. Hanglagen, Reflexionseffekte) berücksichtigt hat?

Entsprechend der bereits unter Ziffer 5.1 erwähnten Bekanntmachung vom 20. Dezember 1982 sind der lärmtechnischen Untersuchung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1981 – RLS-81 zugrunde zu legen. Diese Richtlinie stellt für die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen auf Mittelungspegel (energieäquivalenter Dauerschallpegel) ab. Die Feststellung der Lautstärke von Verkehrsgeräuschen in Mittelungspegeln ist heute national und international üblich und anerkannt. Die vorgenommene energetische Mittelung führt zu einer angemessenen Berücksichtigung von Spitzenpegeln. In die Berechnung werden eine Reihe von Korrekturkomponenten (u. a. Straßenoberfläche, Steigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeit etc.) und natürlich auch Reflexionsverhältnisse eingestellt.

Die Abstellung auf Mittel- und nicht auf Spitzenpegel bei der lärmtechnischen Untersuchung steht im Einklang mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

5.3 Welche Konsequenzen für die B 289 hat das Urteil des Vierten Senats des Bundesverwaltungsgerichts (Berlin) vom 22. Mai 1987, wonach bei einem Straßenneubau in einem Wohngebiet der Dauerschallpegel nicht höher als 55 dB (tags) und 45 dB (nachts) sein soll, und – können diese Grenzwerte nicht eingehalten werden – der Straßenbauträger für zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen sorgen muß (BVerwG 4 c 33.–35. 1983)? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Festlegung der Grenzwerte durch dieses Grundsatzurteil die vom Straßenbauamt zugrunde gelegten Grenzwerte (siehe Frage 6.1) außer Kraft setzt? Wenn ja, kann die

Bundesregierung bestätigen, daß die Bewohner der Ortschaften Tiefenroth, Gnellenroth, Schönsreuth und Kösten, wo der vom Straßenbauamt berechnete Prognose-Immissionspegel über den Grenzwerten aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts liegt, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen haben?

Das genannte Urteil des BVerwG vom 22. Mai 1987 betraf einen Einzelfall. Seine Aussagen über die Höhe von Grenzwerten lassen sich nicht verallgemeinern; sie sind, worauf das Gericht selbst hinweist, kein Normersatz.

5.4 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die durch diese zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen erhöhten Investitionskosten das Nutzen-Kosten-Verhältnis von sowieso nur 1,6 auf einen noch niedrigeren Wert, d. h. die Rentabilität dieses Vorhabens, weiter senken werden?

Die der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei der Bedarfsplanfortschreibung zugrunde gelegten Investitionskosten beruhen (in Ermangelung konkreter Daten) auf überschlägigen Kostenschätzungen, bei der auch erwartete Lärmschutzkosten berücksichtigt sind.

Jede Änderung dieser Daten, die sich bei der weiteren Konkretisierung einer Projektplanung ergibt, hätte Auswirkungen auf eine Neu-Ermittlung des NK-Verhältnisses.

6. *Zum Landschafts- und Naturschutz*

6.1 Teilt die Bundesregierung die Bedenken hinsichtlich des Naturschutzes, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten „Maßnahmen mit Ausgleichswirkungen für den Naturhaushalt" auf 57,3 ha von 81,55 ha der für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen (Straßenrestflächen) aufgrund unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn (Lage im Immissionsband) den Anforderungen an Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 9 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes hinsichtlich des Ausgleichs der Beeinträchtigung des Naturhaushalts nicht gerecht werden?

Der hier angesprochene Fragenbereich wird im derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren eingehend erörtert werden.

Der Abwägung und Entscheidung der Planfeststellungsbehörde kann nicht vorgegriffen werden.

6.2 Kann die Bundesregierung der ökologischen Bewertung zustimmen, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan als „Ersatzmaßnahmen" genannten Vorhaben diesem Anspruch deshalb nicht gerecht werden können, weil sowohl die Fläche in der „Itzschleife" nördlich von Scherneck aufgrund ihrer Entfernung von ca. 2 km vom nächsten, durch den Straßenbau betroffenen Biotop als auch die Schilf-Röhrichtfläche östlich von Schönsreuth infolge des zwischen dieser Fläche und dem zu ersetzenden Biotop westlich von Schönsreuth liegenden Dorfes von verdrängten Arten nicht zu erreichen sind (insbesondere nicht von Pflanzen) und für diese also keine Ersatzbiotope darstellen können? Teilt die Bundes-

regierung die Auffassung, daß der bloße Ankauf eines bereits bestehenden Gebiets, das durch andere naturschutzrechtliche Maßnahmen jederzeit zu sichern wäre (wie die Schilf-Röhrichtfläche), keine Ersatzmaßnahme im Sinne der Gesetzgebung darstellt?

Siehe Antwort zu 6.1.

6.3 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan als „ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen" dargestellten 12,6 ha hauptsächlich feuchten Charakters die für den Straßenbau beanspruchten ca. 80 ha offener Wiesen- und Waldflächen weder qualitativ noch quantitativ ersetzen?

Siehe Antwort zu 6.1.

7. *Zum Bodenschutz*

Wie beurteilt die Bundesregierung das Projekt der B 289 neu im Lichte des von ihr am 6. Februar verabschiedeten Bodenschutzkonzepts, insbesondere angesichts der darin formulierten Ziele, daß „vorhandene natürliche und naturnah genutzte Flächen grundsätzlich zu sichern sind", „bei allen planerischen Abwägungsprozessen ökologische Anforderungen stärker zu gewichten sind", die Versiegelung des Bodens durch Baumaßnahmen zu begrenzen ist, strengere Maßstäbe des Umwelt- und Naturschutzes beim Ausbau des Bundesverkehrsstraßennetzes anzulegen sind und daß eine „Trendumkehr bei der Zerschneidung der Landschaft" zu erfolgen hat? Welche Konsequenzen für den Straßenbau wird das Bodenschutzkonzept haben?

Straßenbauvorhaben der vorliegenden Größenordnung greifen unstrittig in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ein und beanspruchen Flächen von vielfältiger Art. Bei allem Bemühen um möglichst konfliktarme Trassenführungen sind dabei völlig konfliktfreie Lösungen nicht möglich. Die sich hier ergebende Interessenkollision zwischen der mit dem geplanten Neubau der B 289 verbundenen Zielsetzung und der des Bodenschutzkonzeptes muß im Planfeststellungsverfahren abgewogen und entschieden werden. Dabei ist u. a. auch festzulegen, ob bzw. in welchem Umfang Ausgleichsmaßnahmen oder ggf. Ersatzmaßnahmen für unvermeidbare Eingriffe vorgesehen werden müssen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333